

COMMISSIONE IX
TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI

RESOCONTO STENOGRAFICO

INDAGINE CONOSCITIVA

5.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 1° DICEMBRE 2010

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE **MARIO VALDUCCI**

INDICE

	PAG.		PAG.
Sulla pubblicità dei lavori:		Gazzola Guido, <i>Vicepresidente e responsabile della categoria detentori carri di Assoferr</i>	8
Valducci Mario, <i>Presidente</i>	3	Lovelli Mario (PD)	7
INDAGINE CONOSCITIVA SUL SETTORE DEL TRASPORTO FERROVIARIO DI PASSEGGERI E MERCI		Monai Carlo (IdV)	7
Audizione di rappresentanti di Assoferr:		Nicolini Guido, <i>Presidente di Assoferr</i>	3, 8
Valducci Mario, <i>Presidente</i>	3, 7, 8	Nolte Andreas, <i>Vicepresidente e responsabile della categoria operatori di Assoferr</i> ..	8
Desiderati Marco (LNP)	7	ALLEGATO: Documento consegnato dal presidente di Assoferr, dottor Guido Nicolini	9
Garofalo Vincenzo (PdL)	7		

N. B. Sigle dei gruppi parlamentari: Popolo della Libertà: PdL; Partito Democratico: PD; Lega Nord Padania: LNP; Unione di Centro: UdC; Futuro e Libertà per l'Italia: FLI; Italia dei Valori: IdV; Misto: Misto; Misto-Alleanza per l'Italia: Misto-ApI; Misto-Noi Sud Libertà e Autonomia, I Popolari di Italia Domani: Misto-Noi Sud-PID; Misto-Movimento per le Autonomie-Alleati per il Sud: Misto-MpA-Sud; Misto-Liberal Democratici-MAIE: Misto-LD-MAIE; Misto-Minoranze linguistiche: Misto-Min.ling.; Misto-Repubblicani, Azionisti, Alleanza di Centro: Misto-RAAdC.

PAGINA BIANCA

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE
MARIO VALDUCCI

La seduta comincia alle 9.

(La Commissione approva il processo verbale della seduta precedente).

Sulla pubblicità dei lavori.

PRESIDENTE. Avverto che la pubblicità dei lavori della seduta odierna sarà assicurata anche attraverso l'attivazione di impianti audiovisivi a circuito chiuso e la trasmissione televisiva sul canale satellitare della Camera dei deputati.

Audizione di rappresentanti di Assoferr.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, nell'ambito dell'indagine conoscitiva sul settore del trasporto ferroviario di passeggeri e merci, l'audizione di rappresentanti di Assoferr.

Sono presenti il dottor Guido Nicolini, presidente Assoferr, il dottor Guido Gazzola, vicepresidente e responsabile della categoria detentori carri, e il dottor Andreas Nolte, vicepresidente e responsabile della categoria operatori.

Do la parola al presidente di Assoferr, dottor Nicolini.

GUIDO NICOLINI, *Presidente di Assoferr*. Buongiorno a tutti. Ringrazio molto di questa opportunità di esprimere il nostro punto di vista ed evidenziare le nostre esigenze per quanto riguarda l'attuale situazione del mondo del trasporto ferroviario e delle società che si occupano di

trasporto. Consegno alla presidenza un documento di cui darò brevemente conto nella relazione.

La nostra associazione rappresenta due principali categorie, la prima che rappresenta i proprietari e detentori di carri, le officine di riparazioni, che danno un supporto tecnico al sistema, e la seconda che rappresenta gli operatori.

Assoferr nasce nel 2000 da due associazioni, Assocarri e Sunfer, che allora rappresentavano gli interessi degli operatori privati del settore carri. Dal 2002 Assoferr ha allargato la partecipazione anche agli operatori.

Le aziende associate ad Assoferr rappresentano un fatturato di circa 750 milioni di euro all'anno, con un impiego di circa 2.000 dipendenti, cui deve essere sommato l'indotto per quanto riguarda i servizi e i clienti. Queste aziende generano circa 1 milione di trasporti, con l'acquisto di trazione ferroviaria per circa 400 milioni di euro, ovvero gli importi che i nostri associati pagano alle varie imprese ferroviarie (non solo Trenitalia, ma anche alcune altre imprese affacciate sul mercato a seguito della liberalizzazione).

I detentori e i proprietari di carri ferroviari rappresentano le varie specializzazioni dei carri, dai carri cisterna che fanno trasporti di merci pericolose e prodotti alimentari, ai carri porta veicoli, ai carri porta coils per il settore siderurgico, ai carri intermodali per il trasporto del combinato sia marittimo che terrestre che internazionale. All'interno della categoria ci sono anche officine di manutenzione e società di consulenza.

Gli operatori invece rappresentano gli operatori del trasporto e anche chi gestisce

l'ultimo miglio ferroviario, sia in ordine di effettivo lavoro di manovra, sia per quanto riguarda la parte legata ai raccordi.

La nostra missione è quella di poter rappresentare a tutto tondo i nostri soci presso gli interlocutori tecnici e politici, per fare in modo che il nostro ruolo sia un anello importante se non fondamentale per l'industria di distribuzione.

Riteniamo indispensabile che il processo di liberalizzazione iniziato sia completato e possa andare avanti così come è stato intrapreso. È necessaria una politica concertata con tutti gli operatori e i clienti del mercato, senza la quale non sarà possibile costruire un sistema ferroviario merci adeguato alle necessità del Paese Italia e comunque di un Paese moderno, visto che si sta andando sempre di più verso scenari globalizzati.

Non vediamo un piano politico sul trasporto ferroviario, ma ci accorgiamo che viene preso molto in considerazione il piano industriale del gruppo FS. Non siamo fundamentalmente contrari, ma vorremmo poter esprimere la nostra opinione prima che vengano prese decisioni che dovremo subire, perché in caso contrario la liberalizzazione potrebbe diventare quasi un ostacolo a un effettivo processo di sviluppo.

Puntiamo inoltre alla sicurezza e alla tutela dell'ambiente. Stiamo lavorando alla sicurezza del sistema cargo, stiamo collaborando molto con alcuni attori, quali l'Agenzia nazionale per la sicurezza ferroviaria, soprattutto dopo il grave incidente di Viareggio.

Contrariamente a quello che qualcuno può ritenere, la nostra categoria legata al mondo dei detentori dei carri si è fatta promotrice, anche in collaborazione con l'Agenzia nazionale per la sicurezza ferroviaria, del tentativo di individuare norme o azioni volte a rendere più sicuro il trasporto ferroviario.

Ribadisco un dato che è a conoscenza di tutti voi: il trasporto ferroviario purtroppo è in netto calo, anche quest'anno in cui si rileva comunque una ripresa. Questo è dettato anche dall'aver preso decisioni che non sono state concertate, dall'aver effettuato

azioni che non sono state portate avanti in una situazione coesa, in cui si possano effettivamente assumere insieme decisioni o comunque consultarsi e andare avanti.

Abbiamo fatto alcune rilevazioni per quanto riguarda le ripartizioni dei trasporti modali, ma non entro nel dettaglio di questi numeri.

Vorrei fare un breve approfondimento sull'impianto normativo alla base del trasporto ferroviario. Le normative che regolano la sicurezza, gli scambi commerciali ferroviari, sono aggiornate da due diverse organizzazioni, l'Unione europea, che attua la regolazione attraverso le direttive, i regolamenti e il MoU (Memorandum of Understanding) sull'ECM (Entity in Charge of Maintenance), con il quale ci si prefigge di armonizzare i livelli di qualità della manutenzione dei carri merci sul piano europeo e l'OTIF, che ha emanato la convenzione sui trasporti internazionali per ferrovia (Cotif 99). Le ultime direttive, come anche il Memorandum che entrerà in vigore nel 2013 e la Cotif non sono ancora state recepite nell'ordinamento nazionale e di fatto l'Italia è disallineata rispetto al resto dell'Europa. Nella stessa situazione sono anche la Svezia, l'Irlanda, il Marocco e l'Iran, ma tutti gli altri Paesi hanno recepito queste norme, che a nostro giudizio dovrebbero essere recepite anche dal nostro Paese.

Nel documento che abbiamo consegnato abbiamo stilato un riepilogo di tutte le direttive emanate dall'Unione europea dal 1990 in poi e ne abbiamo verificato l'attuazione da parte del nostro Paese.

Per quanto riguarda i detentori dei carri, il grafico contenuto nel documento depositato mostra la situazione che c'era prima, con il vecchio regime normativo, e come è diventata dopo la liberalizzazione. Riteniamo infatti che quest'ultima abbia portato non a una semplificazione nel segmento dei carri ferroviari, ma ad una maggiore complessità sia normativa che organizzativa.

Questo ovviamente causa rallentamenti nella possibilità di promuovere il trasporto delle merci attraverso la ferrovia. Come detentori riteniamo che si debba cercare

di conoscere il detentore di carri e l'ECM, ossia il soggetto responsabile della manutenzione dei carri, che oggi in Italia è solo Trenitalia, perché nessun detentore di carri oggi può avvalersi di un ECM diverso. Considero necessario il recepimento delle direttive per la sopravvivenza del trasporto ferroviario.

Un'altra cosa critica è stata la dismissione, da parte di Trenitalia, del servizio ferroviario merci attraverso vagoni singoli, sia con carico che vuoti, anche per quanto riguarda i carri cisterna di merci pericolose, che sono destinati a essere bonificati nelle officine.

Questo crea enormi difficoltà, per cui riteniamo che il contratto di servizio possa eventualmente essere messo a disposizione non solo dell'impresa Trenitalia, ma anche delle imprese ferroviarie in consorzio o consorziate con la stessa Trenitalia, per organizzare questo tipo di trasporto.

Le piccole e medie industrie, soprattutto del chimico, sul trasporto diffuso hanno bisogno di questo segmento, anche se molte aziende non hanno mai dismesso completamente il trasporto ferroviario. Non tutte le aziende, però, purtroppo possono fare treni completi e questo è sicuramente un problema.

Questi aspetti sono stati discussi in vari convegni, nei quali abbiamo proposto che la gestione della rete sia in capo ad un operatore che non appartenga al Gruppo FS; auspichiamo che almeno venga creata un'autorità *super partes* al fine di garantire le regole.

Riteniamo che il gestore della rete debba avere risorse sufficienti per offrire un servizio di soccorso pubblico e non possa emanare direttive che ogni volta modificano le regole messe in campo, anche perché gli investimenti delle aziende nel segmento ferroviario sono di notevole entità, e vedersi modificare di volta in volta le regole non permette di ammortizzare completamente l'investimento.

Ci siamo permessi di fare un esame dei maggiori costi per la collettività, nel caso si trasportassero le merci con una modalità diversa da quella ferroviaria.

Queste fonti, che abbiamo rilevato dai documenti Marco Polo, sono evidenti e abbiamo citato un esempio in cui con la modalità strada, i costi esterni, in termini di euro per veicolo a chilometro sono pari 0,70 euro, mentre i costi per la modalità ferroviaria sono pari a 0,30.

Se quindi consideriamo un treno a 900 tonnellate di merce per 350 chilometri, i costi esterni strada sono 11.025 euro, i costi per trasportare lo stesso quantitativo con il sistema ferroviario sono pari a 4.725 euro, quindi il cambio di modalità consente risparmi di 18 euro per treno/chilometro.

Abbiamo fatto questo esame per evidenziare l'importanza che hanno per la collettività gli incentivi per il trasporto ferroviario, ottenuti con apprezzabili sforzi, ovvero il famoso ferrobonus che attualmente ha un valore pari a 2 euro. Desideravamo cioè evidenziare il costo che la collettività paga se si utilizza una modalità di trasporto invece di un'altra, e le conseguenze che si hanno in termini di maggiori emissioni di CO₂ nel caso si scegliesse la modalità su strada.

Anche altre misure prese dal gestore della rete, rispetto alle quali siamo riusciti a ottenere il rinvio fino a oggi, anche se sembra che dal 1° gennaio non ci possano più essere possibilità di proroga ulteriori rinvii, non ci avvantaggiano e mi riferisco all'accesso ai raccordi seppur privati: per accedere ai raccordi il gestore ci sta imponendo canoni che oscillano dai 50 ai 300.000 euro, indipendentemente dalla quantità di traffico.

Questi valori sono anche stati presentati in modalità diverse regione per regione, ove lo stesso tipo di raccordo può avere lo stesso tipo di costo. Abbiamo chiesto un confronto con i vertici di RFI, ma non abbiamo ancora ottenuto chiarimenti, né una disponibilità a riconsiderare questo aspetto. Questi canoni non possono essere pagati da tutte le aziende nazionali. Alcune medie imprese e piccole aziende si sono orientate sul servizio stradale, perché tutto è molto più semplice e più imme-

diato. Riteniamo che domani che il raccordo sarà asfaltato difficilmente potranno essere riposizionati i binari.

Per quanto riguarda la questione del trasporto intermodale, sia terrestre che marittimo, che registra gli stessi tipi di criticità, occorrerebbe cercare di creare treni più pesanti e più lunghi, i famosi *High cube* che stanno avendo la predominanza in altre aree del mondo. Dobbiamo cercare di lavorare per riuscire a competere in Europa, dove i treni che partono dal nord fino al confine italiano hanno dimensioni di 750 metri e 2000 tonnellate, ma quando arrivano al confine italiano devono essere divisi in due treni.

Questo è uno dei problemi per cui in Europa prevedono attualmente la fine del percorso ferroviario a Verona, ma nulla esclude che, se le cose procedono in questi termini, gli operatori stranieri possano decidere di arretrare, creando grandi impianti sul confine e da lì far viaggiare le merci utilizzando solo camion. Questo sarebbe un ulteriore danno per il nostro Paese e la nostra attività.

Ho già citato il problema della eliminazione del traffico diffuso e di conseguenza la possibilità che il contratto di servizio possa essere messo a disposizione di tutte le imprese ferroviarie che vogliano presentare progetti e si mettano in condizione di poter esercire il traffico diffuso per le merci pericolose, ma anche per altri traffici che da aprile si sono drasticamente interrotti.

Fondamentalmente non siamo contrari alle decisioni assunte, ma queste sono state prese in modo unilaterale, con quarantacinque giorni di anticipo, perché a metà del mese di febbraio 2010 è stato annunciato al mercato che dal 1° aprile il trasporto diffuso sarebbe stato eliminato, con aziende che soprattutto nel settore chimico avevano contratti in essere con fornitori di altri Paesi, cui hanno dovuto dire di interrompere la spedizione delle merci via ferrovia. Hanno quindi dovuto annullare i contratti e trasferire merci su modalità diverse da quelle ferroviarie. Di alcuni prodotti notoriamente si fa fatica a fare treni completi, mentre altri possono

essere trasportati con minor pericolo attraverso la ferrovia che non con camion.

Un'altra criticità è stata la riduzione dei centri intermodali, degli scali che RFI ha realizzato senza concertazione. Anche in questo caso desidero ribadire che la nostra posizione non è di totale contrarietà, ma di concertazione, con l'obiettivo di trovare insieme delle intese, perché in qualche caso, facendo intervenire qualche Prefetto, siamo riusciti a far riaprire determinati raccordi, dimostrando che si facevano volumi e treni completi come vorrebbe l'impresa nazionale.

Questo è solo un esempio delle situazioni in cui i nostri associati si imbattono quotidianamente.

Per quanto riguarda l'ultimo miglio, una delle criticità è il problema dei canoni di allaccio che variano dai 50 ai 300.000 euro. Consideriamo necessario rivedere le normative per quanto riguarda il gestore del servizio nell'ultimo miglio ferroviario, e una delle nostre idee è che equiparare il gestore di un raccordo a un'impresa ferroviaria significhi garantire non maggiore sicurezza, ma sicuramente maggiore complicazione.

È infatti emerso che il gestore di un raccordo deve avere gli stessi requisiti di un'impresa ferroviaria, sebbene si tratti di due lavori completamente diversi. Non si può pensare che debba diventare impresa ferroviaria anche chi gestisce l'ultimo chilometro con locomotori, che deve garantire situazioni di sicurezza completamente diverse, che devono essere realizzate all'interno dei sistemi di sicurezza dell'azienda stessa che ha il raccordo, con conseguenti ulteriori problemi di gestione.

Ci risulta che alcuni mezzi (locomotive, carri) probabilmente potrebbero essere riutilizzati o messi a disposizione con canoni di affitto o con gare per la vendita, ma sono di fatto destinati alla rottamazione. Questo è un problema molto grave, perché la costruzione di nuovi locomotori richiede molto tempo e anche perché nel 2008 su alcuni di questi locomotori sui quali — al riguardo ci stiamo documentando — è stato montato il famoso SCMT, il sistema di sicurezza, con un costo di

circa 600.000 euro a locomotiva. Questi vanno dunque a demolizione, sebbene solamente nel 2008 siano stati spesi tali rilevanti importi. Riteniamo quindi necessario intervenire su questo.

Avevo identificato anche altre situazioni legate alle criticità delle merci pericolose e alla posizione del nostro Paese rispetto all'Europa. Desideriamo infatti ribadire la criticità del mancato recepimento della legislazione europea nell'ordinamento nazionale, l'esigenza di ottenere che il gestore della rete faccia gli investimenti necessari per garantire una maggior sicurezza sulla rete, di pensare non quasi unicamente all'alta velocità, ma anche alla rete storica sulla quale si effettua anche il trasporto merci.

Chiediamo la concertazione su quanto riguarda la parte decisionale, per cui abbiamo evidenziato il ruolo che nella concertazione dovrebbero avere istituzioni come la Direzione generale del trasporto ferroviario.

Vi ringraziamo di averci dato la possibilità di esporre questi punti.

PRESIDENTE. Do la parola ai colleghi che desiderino intervenire per porre quesiti e formulare osservazioni.

MARIO LOVELLI. Vorrei chiederle qualche ulteriore approfondimento sul tema del contratto di servizio, che lei ha toccato nel suo intervento, ringraziandola per le informazioni di cui ha messo a parte la Commissione. Vorrei sapere come vi poniate rispetto alla questione, ovvero cosa riteniate necessario fare in alternativa a Trenitalia.

Rispetto alla direttiva della Presidenza del Consiglio del luglio 2009, vorrei chiedere una vostra valutazione e nello specifico, provenendo dalla provincia di Alessandria, vorrei la vostra valutazione sugli scali di Alessandria, Novi San Bove e Arquata Scrivia.

CARLO MONAI. Desidero esprimere due soli rilievi, uno dei quali di ordine generale, in quanto mi pare evidente la necessità che la Commissione segnali al

Governo l'esigenza di procedere con una maggiore concertazione con gli operatori interessati, visto che questo è un cardine delle relazioni auspiccate dall'Unione europea. Credo che la denuncia dell'Assoferr di questa carenza sia emblematica di una certa sordità da parte del Governo nell'articolazione delle normative di settore, che per la loro improvvisazione e scarsa prevedibilità creano non pochi disagi come nel caso del settore chimico, in cui in corso d'opera è emersa una conflittualità per contratti già in essere, cosa assolutamente deprecabile perché in un momento di crisi sarebbe necessario evitare che la normativa abbia per le aziende carattere di instabilità.

Vorrei inoltre una vostra valutazione in merito a come si tradurrebbe l'impatto legislativo di queste eventuali direttive da recepire, che ci allineerebbero con gli altri Paesi europei. Presumo infatti che ci siano significative ripercussioni economiche per l'adeguamento di mezzi, e vorrei capire quale sarebbe l'impatto legislativo di questa normativa da recepire.

VINCENZO GAROFALO. Ringrazio telegraficamente il dottor Nicolini e gli altri rappresentanti di Assoferr. La sua relazione è molto interessante e la leggerò con maggiore attenzione.

Vorrei avere, anche in un secondo momento, maggiori dettagli sulla rottamazione del materiale rotabile, perché sono interessato a comprendere meglio come si possa intervenire.

MARCO DESIDERATI. Intervengo anch'io molto velocemente perché i colleghi che mi hanno preceduto hanno già colto il problema.

Vorrei chiedervi se riteniate che un'eventuale autorità garante dei trasporti in generale e quindi anche di quello ferroviario potrebbe giovare al vostro settore. Mi ha colpito sentirvi affermare che Ferrovie dello Stato preferisce rottamare materiale rotabile ancora sano. Vorrei sapere se questa scelta sia dettata dalla volontà di tenere fuori dal mercato potenziali concorrenti o ci siano altre motivazioni per una scelta così strana.

PRESIDENTE. Do la parola al presidente di Assoferr, dottor Guido Nicolini, per la replica.

GUIDO NICOLINI, *Presidente di Assoferr*. Desidero rispondere velocissimamente all'onorevole Lovelli, per quanto riguarda la domanda relativa al contratto di servizio.

A noi risulta che nel contratto di servizio fatto nel 2003 vengano dati fondi all'impresa di Stato, Trenitalia, ma non sappiamo come vengano spesi. Questa non vuole essere un'accusa, ma, se sono stati dati per effettuare determinati tipi di servizi, devono essere destinati a questi. Nel caso in cui questi fondi ci siano sempre potrebbero essere messi a disposizione di quelle imprese ferroviarie che possono presentare progetti concreti, non solamente sulla carta, in grado di produrre trasporto e di ripristinare il trasporto che è stato cancellato. Ci risulta infatti che siano stati stanziati fondi per 100 milioni di euro l'anno.

ANDREAS NOLTE, *Vicepresidente e responsabile della categoria operatori di Assoferr*. Se posso aggiungere una cosa, a noi pare effettivamente strano che ci sia un contratto di servizio che mette a disposizione di una sola impresa ferroviaria, che agisce non più in termini di monopolio, ma in competizione con una ventina di altre imprese ferroviarie, e che, invece di effettuare il trasporto sulle rotte poco redditizie per le quali sono stati destinati questi soldi, taglia sempre maggiori rotte. Ci domandiamo, quindi, dove finiscano questi soldi.

GUIDO GAZZOLA, *Vicepresidente e responsabile della categoria detentori carri di Assoferr*. Ho un'esperienza relativa soprattutto all'impatto legislativo. Il paradosso dell'Italia è che in questo momento siamo assolutamente isolati a livello europeo, quindi l'interscambio di merci rischia di diventare estremamente costoso.

Originariamente le norme che devono essere recepite dall'Europa devono avere una loro configurazione e una valutazione

di impatto economico sul Paese, ma il tempo che è passato ha fatto sì che, essendo gli altri Paesi allineati su un determinato tipo di orientamento legislativo, si sia creata una barriera di comunicazione e di interscambio di merci tra noi e gli altri Paesi. Questo aumenta i costi e le barriere che non sono doganali, ma a causa delle quali è come se avessimo ripristinato una dogana. La domanda è quindi da ribaltare, in quanto un tempo era così, ma le Cotif sono state approvate nel 1999, sottoscritte dall'Italia, recepite da tutti i Paesi nel 2005 e ormai siamo nel 2011 e l'Italia non ha ancora provveduto a recepirle.

Dentro le Cotif ci sono principi assolutamente fondamentali quali il riconoscimento normativo di un'importante figura che io rappresento in questo caso. Sono amministratore di una società proprietaria di carri di tipologia simile a quelli coinvolti nell'incidente di Viareggio, in cui uno degli attori coinvolti era la società oggetti GATX, che è una multinazionale enorme.

Questo soggetto dal punto di vista normativo in Italia non è riconosciuto, perché all'interno del trasporto è attore esclusivamente Trenitalia, l'impresa ferroviaria, perché il proprietario del carro ferroviario non risponde. Noi al contrario in questo momento abbiamo l'esigenza di rispondere, perché non abbiamo il timore di svolgere questo tipo di attività, ma vogliamo essere protagonisti.

PRESIDENTE. Ringrazio i rappresentanti di Assoferr per il loro intervento e per il documento consegnato, di cui autorizzo la pubblicazione in allegato al resoconto stenografico della seduta odierna (*vedi allegato*).

Dichiaro conclusa l'audizione.

La seduta termina alle 9,40.

IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO RESOCONTI
ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE

DOTT. GUGLIELMO ROMANO

*Licenziato per la stampa
il 14 gennaio 2011.*

ALLEGATO

Via Volturmo, 2 – 00185 – Roma

Tel: +39 06 48913899 – Fax: +39 06 4883028

E-mail: info@assoferr.it – Sito Web: www.assoferr.it

ASSOFERR

ASSOCIAZIONE OPERATORI FERROVIARI E INTERMODALI



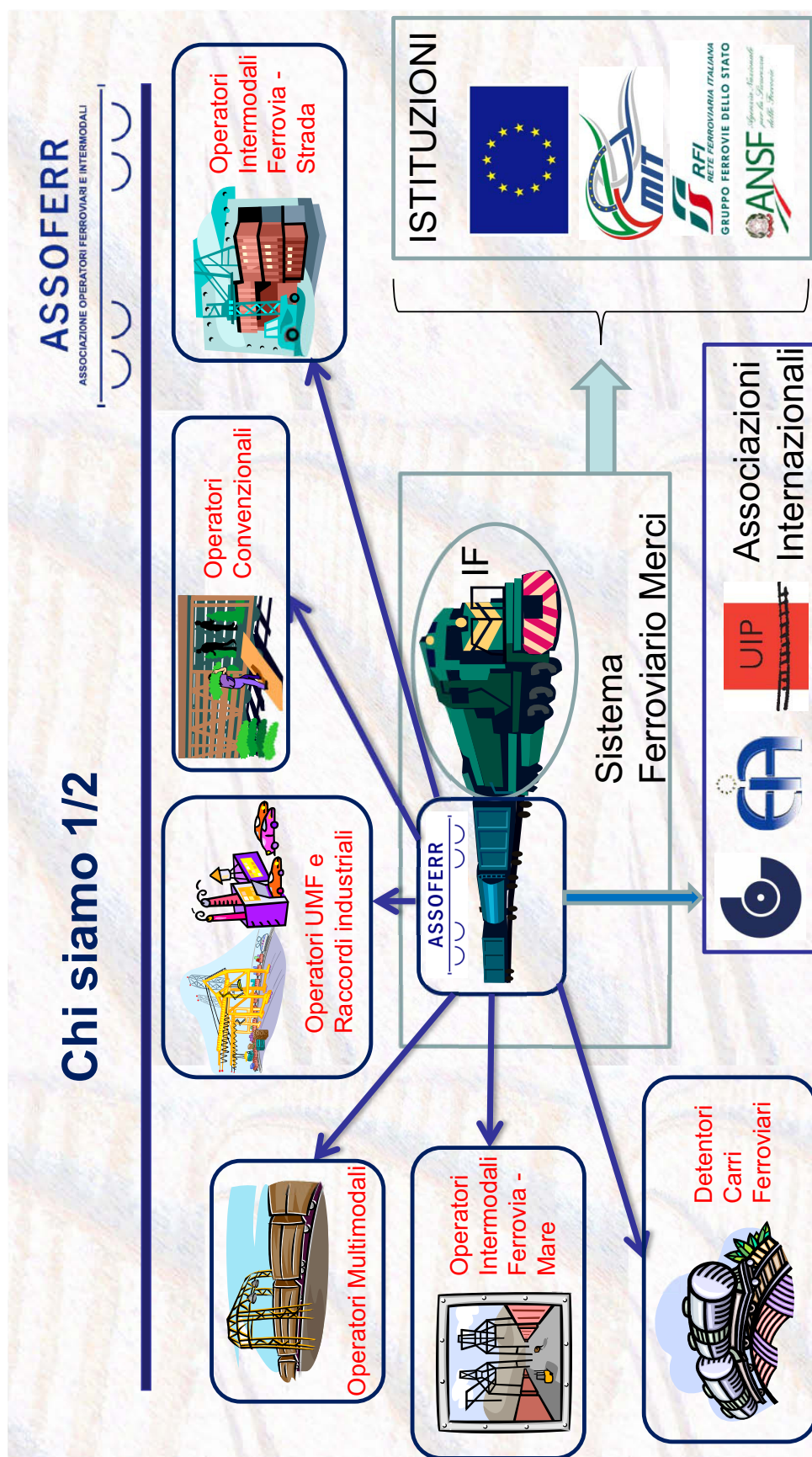
CAMERA DEI DEPUTATI

IX Commissione

(Trasporti, poste e telecomunicazioni)

**INDAGINE CONOSCITIVA SUL SETTORE DEL
TRASPORTO FERROVIARIO
DI PASSEGGERI E MERCI**

Roma, 01 Dicembre 2010



Chi siamo 2/2

ASSOFERR
ASSOCIAZIONE OPERATORI FERROVIARI E INTERMODALI



La nostra storia

ASSOFERR nasce dalla fusione, avvenuta il 27 Novembre 2000, delle due Associazioni ASSOCARRI e SUNFER, che hanno rappresentato fino ad allora gli interessi degli Operatori del settore “carri ferroviari privati”. Dal 2002 ASSOFERR ha inoltre raccolto anche l'eredità dell'ASSOCOMBI e nel corso del 2005 dei Soci di AssoTIM

Imprese Associate

Le Aziende associate ad **ASSOFERR** rappresentano un fatturato medio annuo 750 Mln di Euro con l'impiego di circa 2.000 dipendenti a cui va sommato un indotto di servizi e clienti. Esse generano annualmente circa 1.000.000 di trasporti con anche l'acquisto di trazione per circa 400 Mln di Euro. L'Associazione a seconda delle caratteristiche e attività delle Aziende Associate è internamente suddivisa due Categorie: i Detentori di carri ferroviari e gli Operatori.

I Detentori di Carri Ferroviari

Sono l'anima «Hardware» dei Soci di ASSOFERR. Rappresentano proprietari, detentori e gestori di carri ferroviari privati italiani ed esteri. Le tipologie di questi carri coprono vari settori e specializzazioni: Cisterne per merci pericolose e prodotti alimentari, carri e pianali porta autoveicoli, carri porta coils, carri intermodali superibassati e carri per trasporti eccezionali. Anche Officine di manutenzione, Società di consulenza tecnica e ECM appartengono a questa categoria.

Gli Operatori

Rappresentano Operatori Convenzionali e Intermodali, Gestori dell'Ultimo Miglio e delle Manovre nei raccordi, terminalisti terrestri e marittimi, MTO, spedizionieri e quanti per conto dei clienti finali (mittenti e destinatari della merce) organizzano il trasporto o addirittura l'intera catena logistica puntando prevalentemente sulla vezione ferroviaria integrata con le altre modalità.

La nostra missione

E' quella di rappresentare a 360° i nostri Soci presso tutti gli interlocutori tecnici e politici al fine di creare le condizioni, in Italia così come in Europa, per un trasporto ferroviario quale anello fondamentale per l'industria e per la distribuzione. In questo contesto siamo sostenitori del processo di liberalizzazione.

Per un sistema Ferroviario merci liberalizzato ed efficiente

ASSOFERR

ASSOCIAZIONE OPERATORI FERROVIARI E INTERMODALI



Liberalizzazione e Innovazione	ASSOFERR ritiene che gli Operatori Ferroviari possano essere protagonisti nel settore ferroviario merci italiano ed europeo. Tale contributo è possibile solo in un sistema di libero mercato “reale”, fondato sulla modernità e l'innovazione. La competitività del Sistema Industriale e Distributivo di un paese dipende da molti fattori. Avere sistema ferroviario adeguato è sicuramente uno di questi
Una Politica concertata per il cargo ferroviario	ASSOFERR ritiene che senza una politica concertata con tutti gli Operatori e i clienti del mercato ferroviario non sarà possibile costruire un sistema ferroviario merci adeguato alle necessità di un paese moderno e proiettato verso gli scenari globalizzati. La politica ferroviaria in Italia non può ridursi al piano industriale del Gruppo FS. Indagabile necessità di un quadro normativo chiaro, allineato con l'Europa dove sia fatta chiarezza tra chi deve essere soggetto di mercato e chi soggetto pubblico di «Regolazione» e «Gestore dell'infrastruttura».
Imprenditorialità, Efficienza e Qualità dei servizi	ASSOFERR crede nell'imprenditorialità degli Operatori Ferroviari per migliorare l'efficienza del sistema. Operatori sempre sensibili alle esigenze del cliente, che richiedono sempre maggiore flessibilità, velocità, puntualità e costi competitivi. Elementi determinanti per la qualità dei servizi.
Sicurezza e Ambiente	La sicurezza e la tutela dell'ambiente sono elementi determinanti di un qualsiasi sistema industriale. Per la ferrovia sono elementi addirittura imprescindibili. ASSOFERR lavora alla sicurezza del sistema cargo e alla tutela ambientale sin dalla sua nascita. Occorre però evitare che la sicurezza e l'ambiente diventino pretesto per disimpegno, o ancor peggio deresponsabilizzazione degli attori pubblici (RFI, MIT, ANSF, Imprese Ferroviarie ex monopoliste in posizione dominante).

Le statistiche

ASSOFERR

ASSOCIAZIONE OPERATORI FERROVIARI E INTERMODALI



Il Problema statistico

Le statistiche, come noto, dovrebbero rappresentare uno dei primi strumenti di analisi di una qualsiasi attività sia per conoscerne le caratteristiche ma anche valutarne le criticità.

Nel settore cargo ferroviario le Statistiche sono esse stesse una criticità in quanto pur alla presenza di stringenti Regolamenti Europei in materia c'è una forte carenza di dati soprattutto da parte di RFI e dell'incumbent Trenitalia. Gli unici dati forniti dall'Istat arrivano sempre con 2 o 3 anni di ritardo e non hanno elementi caratteristici e interessanti per le analisi

Gli Obiettivi del Libro Bianco dell'Unione Europea

Quanto previsto dal Libro Bianco «La Politica Europea dei trasporti fino al 2010: il momento delle scelte» è stato completamente disatteso e quel balzo auspicato per il riequilibrio modale non solo non è avvenuto nelle proporzioni previste

La realtà

Negli ultimi due anni il mercato ferroviario delle merci, complice la crisi economica mondiale è fortemente regredito in Italia come in Europa. La differenza che il nostro Paese paga in questo forte decremento è la crisi strutturale del sistema ferroviario che anche in condizioni di ripresa economica mondiale non riesce ad avere gli stessi gradienti di recupero capaci di altri Paesi confinanti o anche interni di altre modalità come il trasporto tutto strada.

I numeri

Anno 2009: - 32%

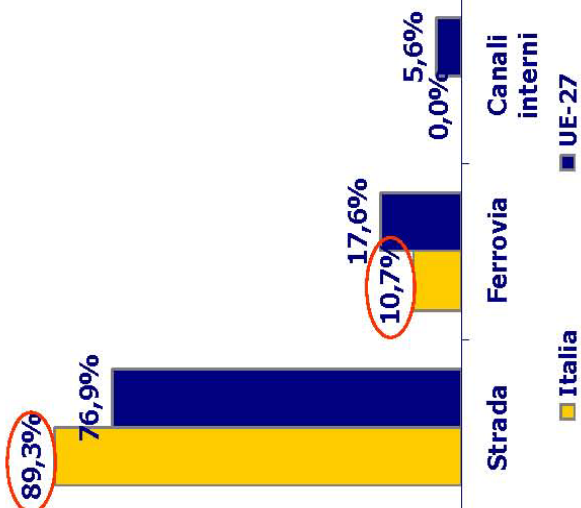
Anno 2010: - 6% (stimato al 31 Dicembre 2010)

Ripartizione Modale

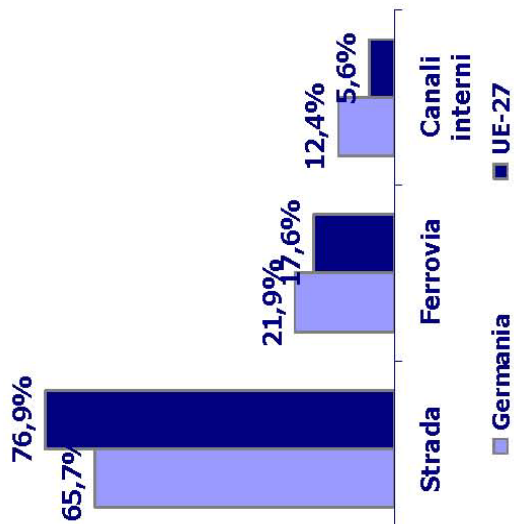
ASSOFERR

ASSOCIAZIONE OPERATORI FERROVIARI E INTERMODALI

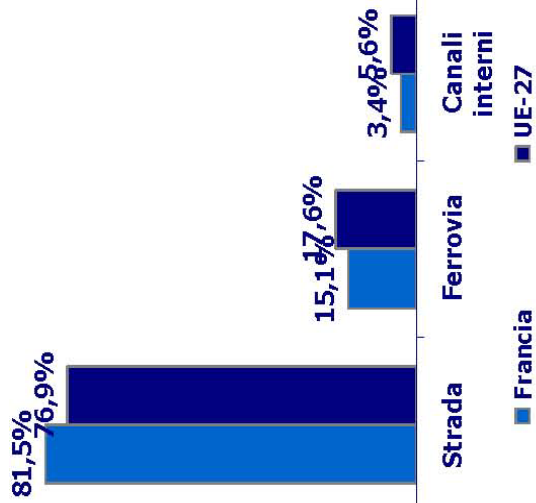
Ripartizione del trasporto merci in Italia, 2007 (valori percentuali)



Ripartizione del trasporto merci in Germania, 2007 (valori percentuali)



Ripartizione del trasporto merci in Francia, 2007 (valori percentuali)



Il Quadro Normativo 1/2

Le normative che regolano in sicurezza gli scambi commerciali via ferrovia e la mutua accettabilità dei relativi mezzi e procedure sia in ambito internazionale che nazionale sono emesse e aggiornate da due diversi organismi normatori quali:

Unione Europea

- Direttive
- Regolamenti
- MoU sull'ECM

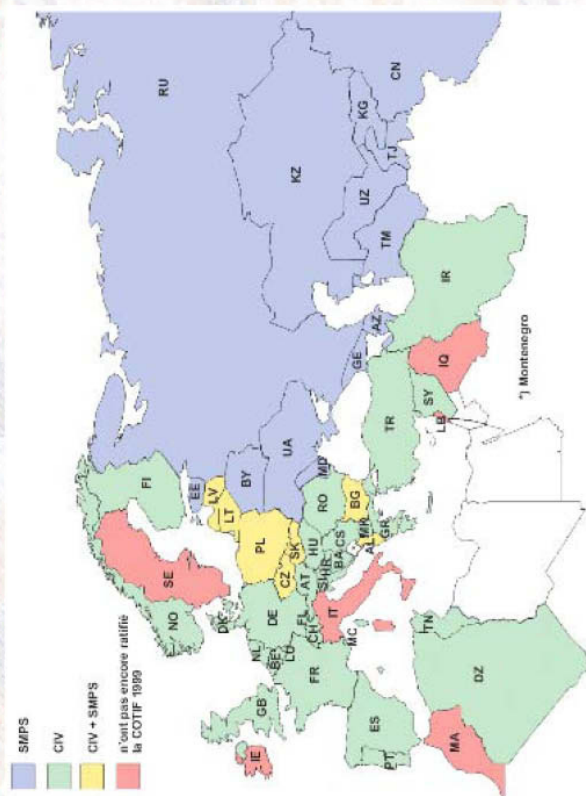
OTIF

- COTIF 1999

Le ultime Direttive, il MoU e la COTIF 1999 non sono state ancora recepite nell'ordinamento nazionale disallineando di fatto l'Italia dal resto dell'Europa e creando non pochi problemi operativi e di competenza tra i vari soggetti operanti

ASSOFERR

ASSOCIAZIONE OPERATORI FERROVIARI E INTERMODALI



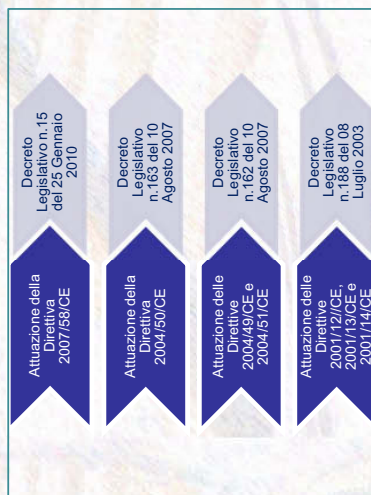
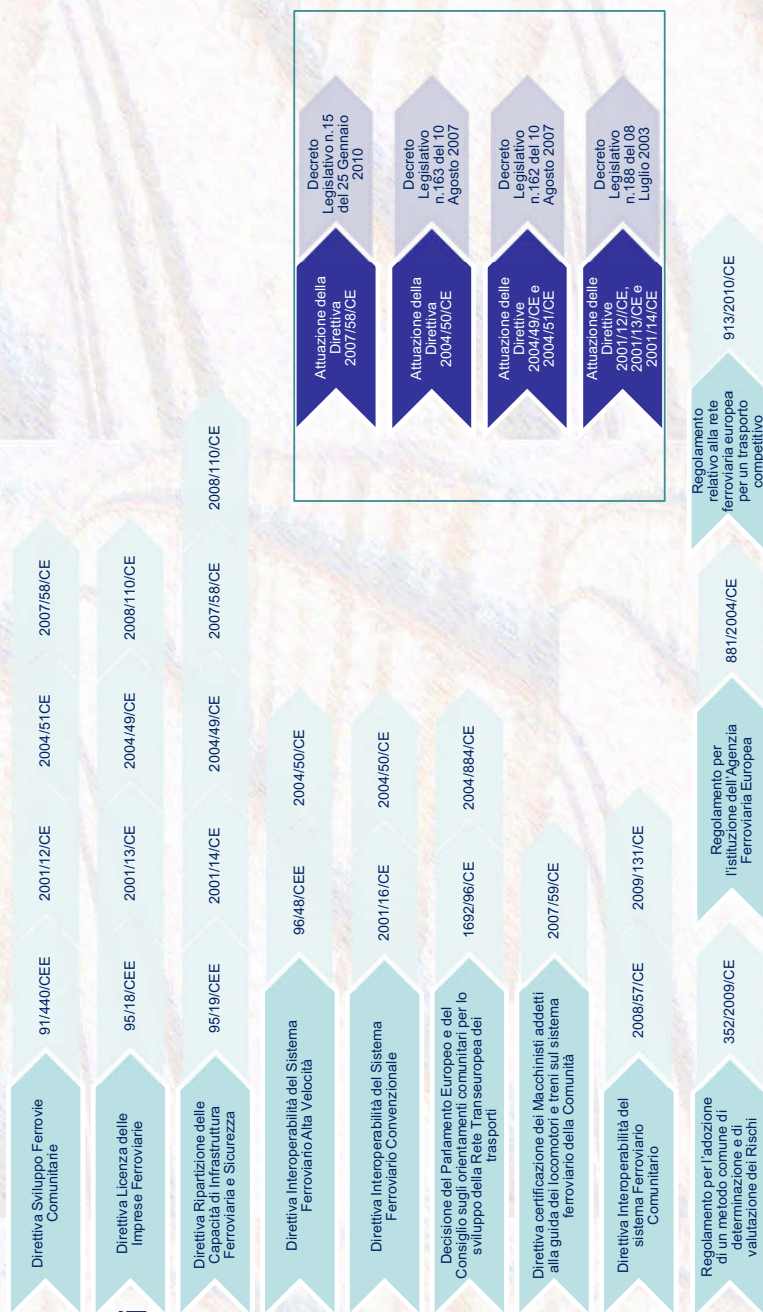
For trade passengers, in Italy is at least half the price of other EU CIV CIV or to SMPS.

Il Quadro Normativo 2/2

ASSOFERR

ASSOCIAZIONE OPERATORI FERROVIARI E INTERMODALI

Le norme per quanto riguarda l'Unione Europea si sono susseguite dal 1990 e che hanno costituito diversi pacchetti ferroviari basati sul principio di liberalizzazione del mercato e interoperabilità di organizzazioni e mezzi.



I Detentori dei carri ferroviari 1/3

ASSOFERR

ASSOCIAZIONE OPERATORI FERROVIARI E INTERMODALI



Rappresentano proprietari, detentori e gestori di carri ferroviari privati italiani ed esteri che da oltre 60 anni sono protagonisti di una lunga tradizione di innovazione, competenza e sicurezza.

Le tipologie di questi carri coprono vari settori e specializzazioni:

- Cisterne per merci pericolose e prodotti alimentari
- Pianali e bisarche ferroviarie porta autoveicoli
- Chiusi ad alta capacità
- Porta coils
- Intermodali superibassati
- Tramoggia per prodotti granulati e pulverulenti
- Per trasporti eccezionali.



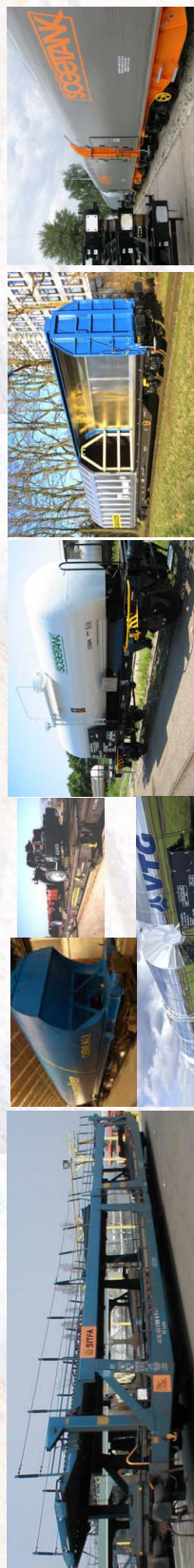
Chi Sono

I Numeri

I carri privati in Europa sono circa 160.000 e fanno riferimento a circa 350 Aziende.

La quasi totalità delle merci pericolose per ferrovia (96%) sono trasportate da carri privati.

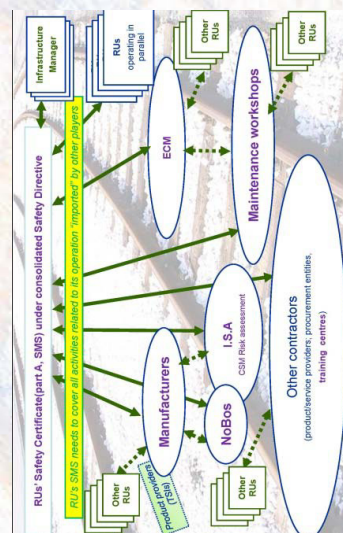
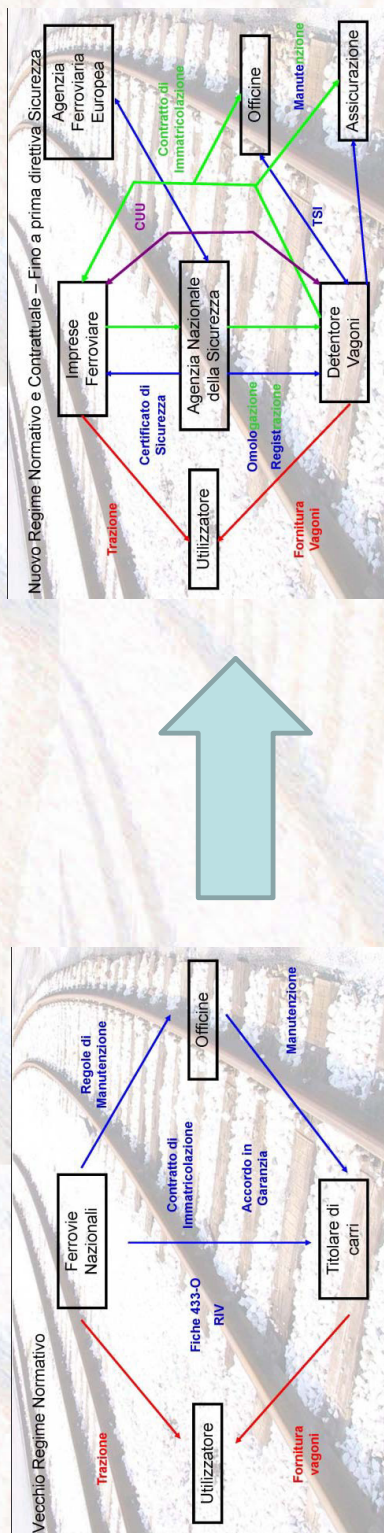
In Italia fino agli 70 e 80 c'era una flotta di circa 8.000 carri che si sono progressivamente dimezzati nel tempo fino a raggiungere i circa 4.000 attuali.



I Detentori dei carri ferroviari 2/3

ASSOFERR

ASSOCIAZIONE OPERATORI FERROVIARI E INTERMODALI



**EVOLUZIONE
DELLO SCENARIO
NORMATIVO PER I
CARRI
FERROVIARI
PRIVATI**

I Detentori dei carri ferroviari 3/3

ASSOFERR

ASSOCIAZIONE OPERATORI FERROVIARI E INTERMODALI



CRITICITA'

SOLUZIONI

Quadro Normativo e riconoscimento del Detentore Carri Ferroviari e ECM

Necessità di un immediato riconoscimento giuridico del keeper (Detentori carri) e dell'ECM (Soggetto Responsabile della manutenzione) quale inderogabile passo per allineare l'Italia al resto dell'Europa. Il Recepimento della COTIF, del MoU e delle Direttive CE 57/2008 e 110/2008 sono assolutamente necessarie per la sopravvivenza del traffico ferroviario.

Traffico Diffuso e Contratto di Servizio

La dismissione del servizio universale da parte di Trenitalia, soprattutto nel traffico dei vagoni singoli (sia a carico che vuoti, destinati/provenienti anche da officine di riparazione), deve essere ripristinato mettendo a disposizione di tutte le Imprese Ferroviarie operanti sul mercato le risorse del contratto di servizio

Traino vagoni guasti e Ripristino Officine lungo la Rete (OMV)

Il Gestore della Rete deve essere dotato delle risorse sufficienti per offrire un servizio di soccorso pubblico (del tutto simile a quello stradale) atto al traino di tutto il materiale rotabile guasto lungo la Rete verso le officine di riparazione. Oltre alle Officine Private già esistenti occorre il ripristino – sempre da parte del Gestore della Rete – di quelle dismesse da Trenitalia lungo la Rete (Officine Manutenzione Veicoli). Questo servizio dovrebbe essere offerto ad un canone congruo per chi vi accede (Imprese Ferroviarie e/o Detentori di Carri) e non obbligare ogni singolo soggetto di dotarsi di una propria rete autonoma lungo tutta la rete assolutamente non sostenibile da parte del mercato.

Gli Operatori 1/2

ASSOFERR
ASSOCIAZIONE OPERATORI FERROVIARI E INTERMODALI

Rappresentano tutti coloro che creano le condizioni per trasferire merci via ferrovia organizzando e curando il trasporto. Tra questi:

• Operatori Convenzionali

- Il trasporto avviene con l'utilizzo di vagoni ferroviari che trasportano direttamente la merce senza l'utilizzo di casse mobili o contenitori. Queste operazioni possono avvenire in centri merci, terminal, piattaforme logistiche o industrie raccordate

• Operatori Intermodali Ferrovia – Strada e Ferrovia - Mare

- Rispetto al precedente il trasporto viene effettuato caricando la merce in mezzi di carico, quali contenitori, casse mobili e semirimorchi caricati su carri pianali specializzati. I contenitori oltre al tratto ferroviario percorrono generalmente un tratto via strada o via mare. Per le operazioni di trasbordo dei mezzi di carico ci si appoggia a terminal, interporti e piattaforme.

• Operatori Ultimo Miglio Ferroviario (UMF)

- Svolgono attività di movimentazione dei carri, principalmente all'interno di raccordi ferroviari privati, al fine di comporre i treni in partenza e smistare quelli in arrivo. Dispongono di locomotive di manovra e possono operare fino al confine della rete gestita da RFI.

Chi Sono

Gli Operatori 2/2

ASSOFERR
ASSOCIAZIONE OPERATORI FERROVIARI E INTERMODALI

I maggiori costi esterni della modalità diverse da quella ferroviaria sono ormai riconosciuti e quantificati a livello internazionale. Tale assunto è alla base di quasi tutte le politiche nazionali e comunitarie avviate dagli anni 90. A parità di carico con il trasporto ferroviario si può arrivare anche ad una riduzione delle emissioni del CO2 del 60%. Ancora più evidente è la valutazione in termine di costi esterni (fonte documenti Marco Polo):

Modalità	Costi esterni specifici € per veicolo - km	Costi esterni specifici € per tonn - Km
Strada	0,70	0,035
Ferrovia	0,30	0,015

Un esempio: Consideriamo 900 tonnellate di merce per 350 Km.

Costi esterni strada = € 11.025 Costi esterni ferrovia = € 4.725

Il cambio di modalità consente risparmi di € 18 treno – km

Gli incentivi esistenti per la ferrovia coprono al massimo € 2 treno – km mentre il tutto strada continua a essere ampiamente sovvenzionato (700 milioni di Euro nel 2010 tra incentivi e fiscalità agevolata contro i soli 25,7 del Ferrobonus)

Inoltre disincentivare l'utilizzo della ferrovia, per esempio applicando canoni sproporzionati per l'allaccio dei raccordi (da 50.000 a 300.00 Euro annui) non solo priva il Gestore comunque di un canone, seppur più basso se fosse congruo, ma non permette alla collettività di recuperare i costi esterni come sopra valutati.

II riequilibrio modale

L'Intermodalità Terrestre

ASSOFERR

ASSOCIAZIONE OPERATORI FERROVIARI E INTERMODALI



CRITICITA'

ANALISI / SOLUZIONI

Politiche di riequilibrio modale

L'attuale squilibrio esistente tra il costo del trasporto stradale (ampiamente contribuito) e quello ferroviario non può essere corretto autonomamente dal mercato ma necessita di strutturali politiche e forme di riequilibrio modale fatto di contributi al trasporto e investimenti in impianti, mezzi, tecnologia e informatica.

Inadeguatezza infrastrutturale della Rete e dei nodi

Anche la Rete Ferroviaria e i nodi terminali devono essere adeguati per poter portare in maniera efficiente le merci provenienti dall'interscambio strada rotaia.

Chiusura Impianti Terminali

La non concertata chiusura di molti terminali da parte del Gestore dell'Infrastruttura deve essere assolutamente rivista per consentire una adeguata e razionale ripresa dei servizi.

L'Intermodalità Marittima

ASSOFERR

ASSOCIAZIONE OPERATORI FERROVIARI E INTERMODALI



CRITICITA'

ANALISI / SOLUZIONI

Manovre nei porti

L'attuale frammentazione di competenze e responsabilità all'interno dei porti sono tra le principali cause della scarsa capacità produttiva e operativa

Inadeguatezza infrastruttura ferroviaria dei porti

Le navi necessitano di essere scaricate e ricaricate ormai in tempi rapidi. Occorre dotare i porti italiani di fasci di binari di lunghezza adeguata (600-800 metri) capaci di formare rapidamente e efficientemente dei treni completi. I porti del nord Europa e del Nord Africa sono concepiti e sviluppati in questo senso.

Inadeguatezza infrastruttura ferroviaria nazionale

Anche la Rete Ferroviaria deve essere adeguata a poter portare in maniera efficiente le merci provenienti dai porti. Occorre poter fare treni pesanti (almeno 2.000 Tonn.) e lunghi (oltre 500 metri) sia per le merci containerizzate che per le merci rinfuse.
Adeguamento delle sagome limite per gli High Cube

Inland Terminal

Occorre lavorare allo sviluppo di una rete strategica di interporti e terminali intermodali che devono essere collegati con i porti e tra loro con servizi di elevata qualità e frequenza. Anche in questo caso è necessario avere una rete ferroviaria ad alte prestazioni in grado da ripartire al meglio i costi fissi che inevitabilmente graverebbero sulle brevi tratte.

Il Trasporto convenzionale e multimodale

ASSOFERR

ASSOCIAZIONE OPERATORI FERROVIARI E INTERMODALI

CRITICITA'

ANALISI / SOLUZIONI

Cancellazione del Traffico diffuso

La dismissione del servizio universale da parte di Trenitalia nel traffico dei vagoni singoli deve essere ripristinato mettendo le risorse del contratto di servizio, attualmente ad esclusivo appannaggio, a disposizione di tutte le Imprese Ferroviarie operanti sul mercato. La mancanza di questo servizio danneggia in particolar modo la piccola e media industria non in grado di produrre treni merci completi.

Riduzione Network Centri Mercati

Concertazione con gli Operatori, le Imprese Ferroviarie e tutti gli altri soggetti interessati per una riapertura da parte del Gestore dell'Infrastruttura dei centri merci e terminali di scambio.

Politiche industriali poco inclini alla ferrovia

Maggiore sensibilizzazione dell'industria a basare il proprio sistema logistico sulla ferrovia in grado di assicurare alta produttività e regolarità.

L'Ultimo Miglio Ferroviario

ASSOFERR

ASSOCIAZIONE OPERATORI FERROVIARI E INTERMODALI

CRITICITA'

ANALISI / SOLUZIONI

Disincentivo alla costruzione di raccordi ferroviari da parte del Gestore della Rete

Occorre creare una politica che incentivi la costruzione di nuovi raccordi e la riattivazione di molti di quelli esistenti. Il raccordo ferroviario è uno degli elementi cardine per generare traffico ferroviario. Sicuramente occorre una razionalizzazione ma l'attuale politica di RFI che impone canoni di allaccio che variano da 50.000 a 300.000 Euro l'anno costringono molti operatori e aziende che hanno investito negli anni in raccordi a privarsi di un bene fondamentale per la competitività.

Normativa che non tiene conto delle specificità e potenzialità del Gestore dei Servizi dell'UMF

Occorre rivedere tutta la normativa introducendo anche la gestione dell'ultimo miglio come attività svolta in sicurezza da soggetti terzi calibrando ad hoc sull'attività svolta quelli che sono i requisiti di sicurezza. Equiparare il gestore di un raccordo ad una Impresa Ferroviaria non vuol dire di per sé maggiore sicurezza ma sicuramente maggiore complicazione.

Rottamazione di materiale rotabile ancora efficiente e operativo

Occorre mettere a disposizione di tutti i richiedenti, potenzialmente in grado di effettuare traffico ferroviario, quel materiale rotabile oggi del Gruppo FS, acquistato negli anni con danaro pubblico, destinato inspiegabilmente alla rottamazione pur se ancora efficiente o addirittura di recente ammodernato rispetto alle vigenti prescrizioni di sicurezza (es. SCMT per Euro 600.000 / locomotiva)

Le Merci Pericolose

ASSOFERR

ASSOCIAZIONE OPERATORI FERROVIARI E INTERMODALI



CRITICITA'

ANALISI / SOLUZIONI

Legislazione non in linea con l'Europa

Recepimento totale e in tempi rapidi della legislazione europea in sostituzione di quella nazionale (in alcuni casi ferma al 1930).

Rete e Terminali inadeguati

Obbligare il Gestore della Rete a fare gli investimenti necessari per garantire ancora maggiore sicurezza sulla Rete e negli scali terminali. Pensare di fare sicurezza dismettendo un servizio e chiudendo attività non vuol dire fare gli interessi del Paese.

Autorità competente ai sensi del RID

Occorre definire una volta per tutte chi tra MIT, ANSF e RFI ha le competenze primarie come Autorità ai sensi del RID. Riteniamo sia il MIT, con chiare deleghe normative a ANSF e, se del caso, operative a RFI. Per fare questo occorrono risorse economiche e professionali adeguate.

Formazione addetti ai lavori

C'è poca conoscenza da parte dei soggetti terzi rispetto al mercato, che per loro funzioni sulla ferrovia, si devono confrontare con le merci pericolose. E' necessario stabilire e incentivare una formazione adeguata a tutti i livelli.

Concertazione tra i vari soggetti

Istituzione di un tavolo permanente di consultazione tra MIT, ANSF, RFI, Vigili del Fuoco, Industria e Operatori (Imprese Ferroviarie, Detentori e Operatori Logistici) per lo scambio di informazioni e che analizzi le varie criticità e responsabilità (es. Check List) per definire le migliori soluzioni possibili.

Ruolo dell'Europa

ASSOFERR

ASSOCIAZIONE OPERATORI FERROVIARI E INTERMODALI



Quadro di riferimento normativo più chiaro e compatto

Le numerose Direttive e Regolamenti che coinvolgono il settore rischiano di ottenere gli effetti opposti rispetto a quanto auspicato. Forse occorre un testo unico che riassume in sé l'attuale normativa in tema di liberalizzazione ferroviaria.

Maggiore autorità impositiva

E' necessario che il quadro normativo di recepimento non lasci molti spazi di manovra ai singoli Paesi o soggetti del mercato. E' preferibile pertanto l'utilizzo di uno strumento legislativo quale il Regolamento piuttosto che lasciare la libera interpretazione di Direttive.

Ruolo dell'ERA

L'ERA dovrebbe avere un ruolo operativo più adeguato alle necessità del sistema così come purtroppo evidenziato dalle conseguenze del tragico incidente di Viareggio. Il modello dell'Agenzia Europea dell'Aviazione è da mutuare nel settore ferroviario. Il rischio di provvedimenti solo nazionali rischia di essere elemento devastante per il sistema ferroviario.

Ruolo di RFI

ASSOFERR

ASSOCIAZIONE OPERATORI FERROVIARI E INTERMODALI



Indipendenza dal Gruppo FS

ASSOFERR crede in un sistema in cui la gestione dell'intera infrastruttura ferroviaria sia svincolata da logiche aziendali ma ritorni ad essere soggetto pubblico
ASSOFERR sostiene la netta separazione fra la società di gestione dell'infrastruttura ferroviaria e le Società del Gruppo FS che operano in competizione sul mercato, quali Trenitalia e FS Logistica.

Economicità Efficienza Competitività

ASSOFERR ritiene necessario che RFI, seppur agendo come Soggetto pubblico, rispetti criteri di economicità ed efficienza, fondamentali per la competitività del servizio.

Servizio alle Imprese Ferroviarie e agli Operatori

Svolgimento di servizi, condivisi e pagati a valore di mercato, a favore di tutti i soggetti richiedenti in tema di:

- Traino materiale rotabile guasto
- Officine di riparazione lungo la Rete (ex OMV)
- Attrezzatura di Impianti per Merci Pericolose

Gli investimenti

Non solo l'Alta Velocità. **ASSOFERR** ritiene che RFI debba garantire e attuare il mantenimento ed il potenziamento della Rete «storica» per consentire una piena fruizione di tutta la Rete e non solo di quella più remunerativa.

Ruolo del MIT e delle Istituzioni nazionali 1/2

ASSOFERR

ASSOCIAZIONE OPERATORI FERROVIARI E INTERMODALI



**Direzione Generale
Trasporto Ferroviario
potenziata e
professionalizzata**

E' assolutamente indispensabile che la DGTF del MIT sia dotata dell'organico e delle risorse necessarie per svolgere al meglio le funzioni richieste riducendo l'eccessivo sbilanciamento a favore del comparto stradale.

Il personale, a tutti i livelli, necessita una maggiore professionalizzazione relativamente ai temi ferroviari, tutt'ora poco conosciuti e compresi. Il passaggio dall'Ente FS al nuovo scenario normativo non ha conservato Know How e garantito travaso di competenze.

**Contratto di Servizio per
tutti i Servizi «a
marginalità negativa» e
per le esigenze di
sicurezza**

L'attuale Contratto di Servizio ad appannaggio della sola Impresa Ferroviaria Trenitalia dovrebbe – nella più ampia trasparenza possibile – essere messo a disposizione di tutte le Imprese Ferroviarie per consentire l'effettuazione di:

- Traffico a carro singolo (traffico diffuso)
- Trazione di carri riparati o riparandi

**Incentivi al trasporto e
contributo agli
investimenti**

La modalità ferroviaria necessita di aiuti strutturali che consentano un reale riequilibrio modale. Gli aiuti devono essere per tutto il sistema e non parametrizzati o peggio vincolati al piano industriale FS. Il traffico va incentivato per bilanciare i costi esterni mentre i mezzi vanno rinnovati per migliorare capacità, funzionalità e sicurezza.

**Recepimento delle
Normative:
COTIF, MoU e Direttive
Europee**

La scarsa efficienza della ferrovia merci in Italia è dovuta anche a un quadro normativo carente rispetto alle esigenze. Tale carenza ha mostrato ancor più drammaticamente i suoi effetti dopo il tragico incidente di Viareggio. Il recepimento nell'ordinamento italiano di COTIF, MoU e Direttive non possono più attendere.

Ruolo del MIT e delle Istituzioni nazionali 2/2

ASSOFERR

ASSOCIAZIONE OPERATORI FERROVIARI E INTERMODALI



Autorità di Vigilanza

Il sistema ferroviario nel suo complesso necessita di un organismo che in maniera competente e autonoma vigili e controlli sul comportamento dei singoli attori nonché sulla corretta applicazione di tutta la normativa nazionale e internazionale.

Attivazione di Gruppi di Lavoro e attività di Formazione

Come richiesto anche dalle varie Direttive dell'Unione Europea qualsiasi attività o decisione istituzionale dovrebbe essere presa di concerto con il settore o comunque dopo consultazione. Quando questo viene fatto purtroppo si coinvolge il solo Gruppo Ferrovie dello Stato che non rappresenta tutto il sistema ma solo una parte. Non è raro assistere all'emissione di norme o leggi che non tengano conto di elementi che solo il contributo professionale dei vari Operatori del settore può offrire.

Sono necessari tavoli e gruppi di lavoro permanenti nonché attività di formazione degli esperti del settore verso le Istituzioni.

Ruolo di ANSF

ASSOFERR

ASSOCIAZIONE OPERATORI FERROVIARI E INTERMODALI

Indipendenza Autonomia Terzietà

L'**Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria** deve rivestire un ruolo fondato su una maggiore indipendenza, autonomia e terzietà.
Il soggetto Controllore e Regolatore (ANSF), deve uscire da una visione aziendale e proiettarsi verso quella di sistema.
Questi principi devono caratterizzare anche i modelli organizzativi.

Sistema Europeo

Occorre sostenere il ruolo dell'Agenzia, proponendo una maggiore integrazione ed armonizzazione con sistemi di regolazione e controllo presenti in altri stati dell'Unione Europea.

Metodologia operativa: Innovazione e Professionalizzazione

L'Agenzia deve operare con una metodologia operativa moderna, risultato di un necessario svecchiamento degli attuali sistemi in uso e con una maggiore professionalizzazione della struttura.

